



GOTLANDS HESSELBY JERNVÄG
FÖRENINGEN GOTLANDSTÅGET

GHJF 10 HANTERING AV OLYCKOR OCH TILLBUD

Föreskrift
Utgåva 8
Dokumentansvarig:
GHJ Trafiksäkerhetsansvarig

Omfattar 15 sidor
Gäller fr.o.m. 2024-05-01
Utskriven 2024-04-24

0. Innehållsförteckning

0. Innehållsförteckning	2
1. Dokumentinformation	4
1.1 Syfte	4
1.2 Utgivning och ändring	4
1.3 Tilldelning	4
1.4 Dokumenthistorik.....	4
1.5 Definitioner	5
2. Åtgärder vid olyckor och tillbud.....	6
2.1 Larm vid olyckor och tillbud.....	6
2.2 Vistelse på olycksplats	6
2.3 Åtgärder av larmmottagare	6
2.3.1 Säker arbetsplats	6
2.3.2 Representant på olycksplatsen	7
2.3.3 Omedelbar rapportering till Transportstyrelsen	7
2.3.4 Information till Transportstyrelsen	8
2.4 Olycksutredare	8
2.5 Flytta fordon.....	8
2.6 Information och massmediakontakter	9
2.7 Stöd till personal	9
2.7.1 Omhändertagande av personal	9
2.7.2 Tagande ur tjänst.....	9
2.8 Rapportering.....	10
2.9 Bansyn efter olyckshändelse	10
3. Rövning och bärgning.....	11
3.1 Allmänt	11
3.2 Rövning.....	11
3.3 Bärgning.....	11
4. Utredning av olyckor och tillbud	12
4.1 Allmänt	12
4.2 Utredningsrapport	12
4.2.1 Fakta.....	12
4.2.2 Undersökningar	12
4.2.3 Kostnader	13
4.2.4 Analys och slutsatser.....	13
4.2.5 Utförda åtgärder	13
4.2.6 Förslag till åtgärder	13
4.3 Särskild begäran från Transportstyrelsen.....	13
4.4 Register över olyckor och tillbud.....	13

5. Sjukdomsfall	14
6. Telefonnummer	14
7. Minneslista	15

1. Dokumentinformation

1.1 Syfte

Syftet med detta dokument är att reglera hur olyckor och tillbud ska hanteras vid GHJ med hänvisning till bl.a. TSFS 2024:2.

Dokumentet ingår i GHJF 1 Säkerhetsstyrningssystem.

1.2 Utgivning och ändring

GHJ (Gotlands Hesselby Jernväg) Trafiksäkerhetsansvarig ansvarar för utgivning och ändring av innehållet i dokumentet.

Vid ändring av dokumentet ska en ny version ges ut – ändringstryck i form av lösa blad eller bläckändringar förekommer inte.

Förändringar markeras i ny utgåva med lodrät streckmarkering till vänster om texten. ”Indrag nyhet”

1.3 Tilldelning

Dokumentet tilldelas medlemmar av GHJ Järnvägsbyrå, GHJ kompetensnämnd och all personal i trafiksäkerhetstjänst via <http://forening.gotlandstaget.se/trafikforeskrifter/>

1.4 Dokumenthistorik

Utgåva 1 av GHJF 10 Hantering av olyckor och tillbud utarbetades av Rasmus Axelsson 2007.

Utgåva 2 utarbetades av Rasmus Axelsson 2008.

Utgåva 3 utarbetades av Staffan Beijer och Daniel Åhlén 2012.

Utgåva 4 och 5 utarbetades av Säkerhetsgruppen GHJ våren 2016 som ett led i revisionen av GHJ säkerhetsföreskrifter.

Utgåva 6 utarbetades av Säkerhetsgruppen GHJ vintern 2018.

Utgåva 7 utarbetades av Säkerhetsnämnden GHJ vintern 2023.

Utgåva 8 utarbetades av Säkerhetsnämnden GHJ våren 2024.

1.5 Definitioner

I TSFS 2024:2 definieras begrepp kring olyckor och tillbud. Definitionerna ska användas i rapporter och liknande för att ge enhetlig formulering.

Brand – Olycka som utgörs av brand eller rökutveckling i järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur eller annan egendom till följd av järnvägstrafik

Kollision – Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon

Olycka – Önskad och icke uppsåtlig plötslig händelse, eller följd av händelser, som får skadliga följder

Personolycka – Olycka där en person avlider (inklusive självmord) eller skadas men som inte utgörs av brand, kollision, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning eller utsläpp

Plankorsningsolycka – Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och vägfordon eller annan vägtrafikanter på en anordnad plankorsning

Påkörning – Olycka som utgörs av sammanstötning mellan järnvägsfordon och annat föremål, men som inte är en plankorsningsolycka.

Signifikant olycka – Varje olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och som resulterar i att:

- en eller flera personer avlider, – en eller flera personer skadas allvarligt
- skador uppstår på materiel, spår, andra installationer eller miljön motsvarande minst 150 000 euro, eller
- trafikstopp på huvudspår i 6 timmar eller mer,

Tillbud – Händelse som under något andra betingelser kunde ha lett till en olycka

Urspårning – Olycka som utgörs av att minst ett hjul på ett järnvägsfordon lämnar rälen

Utsläpp – Olycka som utgörs av att farligt gods eller annat farligt ämne släpps ut

2. Åtgärder vid olyckor och tillbud

Inträffar en olycka ska all personal omedelbart försöka rädda liv och förhindra stora skador på människa, material och miljö.

2.1 Larm vid olyckor och tillbud

Om det bedöms nödvändigt ska personalen omedelbart larma samhällets räddningstjänst på telefon 112. Härefter ska tågledare, arbetsansvarig eller GHJ trafikchef underrättas om det är en trafikdag, arbetsdag respektive dressindag.

På fordonsrörelser ansvarar i första hand föraren eller växlingsledaren för att larma enligt ovan. För arbetsolyckor ansvarar den som har utsetts till arbetsledare. Är inte dessa personer kapabla att larma, övertas ansvaret av övrig personal på platsen.

2.2 Vistelse på olycksplats

För att räddningsarbetet ska kunna bedrivas effektivt får bara personal vars tjänstgöring kräver närvaro ges tillträde till olycksplatsen. Övriga personer ska hållas utanför spårområdet och eventuella avspärningar. All personal på olycksplatsen är skyldig att följa anvisningar från samhällets räddningstjänst.

2.3 Åtgärder av larmmottagare

Den tågledare, arbetsansvarig eller GHJ trafikchef som tar emot en anmälan om olycka eller tillbud agerar enligt detta avsnitt och enligt MRO säo. Så snart det är lämpligt och möjligt ska larmmottagaren underrätta GHJ trafiksäkerhetsansvarig om det inträffade per telefon.

2.3.1 Säker arbetsplats

Efter en olycka har inträffat är det viktigt att fortast möjligt anordna en säker arbetsplats för räddningspersonalen.

När en olycka har inträffat under en trafikdag ska tågledare omedelbart stoppa alla fordonsrörelser på alla spår vid GHJ. Tågledare ska sedan ombesörja avspärning med hindertavlor. Under en arbetsdag övertar arbetsansvarig tågledares ansvar.

Under en dressindag ska den dressinansvarige inte sända ut några nya dressinfärder som framförs av s.k. utomstående och försöka stoppa pågående dressinfärder. Den dressinansvarige ska vid behov även meddela eventuell tjänstgörande personal om olyckan och ombesörja att GHJ trafiksäkerhetschef underrättas om det inträffade.

2.3.2 Representant på olycksplatsen

Efter att en olycka har inträffat ska en representant för GHJ finnas tillgänglig på olycksplatsen. Under trafikdagar, arbetsdagar och dressindagar utser tågledare, arbetsansvarig respektive GHJ trafikchef denna representant.

Den som utses till representant på olycksplatsen är kontaktperson gentemot den som utsett representanten, och är direkt underställd samhällets räddningsledare. Representanten ska ta emot räddningsledarens anmälan att deras insats är avslutad. Representanten ska vid behov även vara olycksutredaren behjälplig med faktainsamling och dokumentation.

2.3.3 Omedelbar rapportering till Transportstyrelsen

Larmmottagaren ska i följande fall omedelbart anmäla händelsen till Transportstyrelsens larmtelefon:

1. Signifikanta olyckor samt tillbud till sådana olyckor vid järnvägsdrift.
2. Olyckor vid järnvägsdrift som hade kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka.
3. Andra olyckor eller tillbud där allvarliga systemfel misstänks ligga bakom händelsen.
4. Själv mord, självmordsförsök och sabotagehandlingar vid järnvägsdrift som har medfört eller hade kunnat leda till samma konsekvenser som en signifikant olycka.
5. Signalfel som har lett till ett mindre restriktivt signalbesked än vad som krävs.
6. Stoppsignalpassager som har inneburit en direkt kollisionsrisk.
7. Fordonstekniska fel som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå.
8. Utebliven eller kraftigt nedsatt bromsförmåga hos järnvägsfordon vid rörelse på huvudspår eller motsvarande.
9. Händelser där järnvägsfordon varit i, eller riskerat komma i, en lång okontrollerad rörelse.
10. Andra fel eller brister hos trafikstyrningen, driften och trafikledningen, underhållet, infrastrukturen, energiförsörjningen eller rullande material, som inte har upptäckts vid ordinarie planerade kontroller och som inneburit en lägre säkerhetsnivå.
11. Andra väsentliga fel och väsentliga brister.

2.3.4 Information till Transportstyrelsen

Vid den omedelbara rapporteringen ska larmmottagaren lämna följande information till Transportstyrelsen.

1. Tid och plats för händelsen.
2. Vad som hänt och, om det är känt även orsaker till händelsen.
3. Vidtagna åtgärder med anledning av händelsen.
4. Om händelsen har inträffat vid persontrafik, godstrafik, banunderhåll eller provkörning.
5. Om händelsen har inträffat vid tågrörelse, växling, färd med arbetsfordon eller annan rörelse.
6. I förekommande fall tågnummer eller vagnuttagningens beteckning.
7. Om en olycka är en brand, kollision, personolycka, plankorsningsolycka, påkörning, urspårning, utsläpp eller annan olycka.
8. Antal passagerare, anställda, vägtrafikanter på plankorsning, obehöriga personer inom järnvägsområdet och övriga personer som har avlidit eller blivit skadade.
9. Uppskattade kostnader för skador på järnvägsfordon, järnvägsinfrastruktur, miljön och egendom som inte transporterats med järnvägsfordonet.
10. I förekommande fall följdolycka.
11. Om farligt gods har transporterats i samband med händelsen.
12. Kontaktperson vid rapporterande företag.

2.4 Olycksutredare

GHJ Trafiksäkerhetsansvarig ansvarar för att utse en olycksutredare och att olycksplatsen dokumenteras.

I de fall Statens haverikommission, Transportstyrelsen eller annan myndighet undersöker olyckan ansvarar olycksutredaren för att dessa får den hjälp de behöver samt begärd information, dokument, m.m.

2.5 Flytta fordon

Om en olycka enligt avsnitt 2.3.3 *Omedelbar rapportering till Transportstyrelsen* har inträffats, får fordon endast flyttas om det är nödvändigt för att rädda liv och för att undvika stora skador på material och miljö, t.ex. vid livräddning, brandsläckning eller för att stoppa miljöfarliga utsläpp.

Med hänsyn till utredningen får fordon inte flyttas från olycksplatsen innan röjningsmedgivande har lämnats av exempelvis Transportstyrelsen, polis, egen utredare eller arbetsmiljöinspektionen.

Om en vägkorsning spärras på grund av olyckan, får fordon flyttas från korsningen för att släppa fram trafik när instanserna ovan lämnat medgivande till det.

2.6 Information och massmediakontakter

I första hand ansvarar GHJ:s representant för informationen till resenärer, övrig personal och allmänhet. Att lämna information är viktigt och den ska lämnas regelbundet om det inträffade blir långdraget även om inte någon ny information har framkommit. Det gäller både vid tillbud eller olycka som vid andra onormala händelser.

Uttalanden i skuld- eller orsaksfrågor ska undvikas innan utredning skett. Diskussion med part som varit inblandad ska också undvikas innan utredning skett.

Massmedias representanter som befinner sig på olycksplatsen eller som frågar efter information om olyckan eller tillbudet ska hänvisas till den representant som finns på olycksplatsen. Uttalande i skuldfråga ska undvikas innan utredning skett.

2.7 Stöd till personal

2.7.1 Omhändertagande av personal

Den som tar emot larmet svarar för omhändertagande av personal som direkt berörs av en olycka. Den som svarar för omhändertagandet ska se till att de drabbade får en kontaktperson som de kan prata igenom händelsen med.

2.7.2 Tagande ur tjänst

Personal som är direkt inblandad i olycka eller tillbud ska omedelbart tas ur trafiksäkerhetstjänst om något av nedanstående inträffat.

om olyckan inneburit att människor avlidit eller skadats svårt, eller stora materiella skador uppstått

om personen är eller kan misstänkas vara chockad

om personen själv önskar bli avlöst

Medlemmar av kompetensnämnden samt tågledare under trafikdagar och arbetsansvarig fattar beslut om tagande ur tjänst. Att någon tas ur tjänst av denna anledning innebär inte något ställningstagande i ansvars- eller skuldfråga, utan är enbart förknippat av omsorg om den inblandades fysiska eller psykiska hälsa och dennas eventuella påverkan på det fortsatta arbetet. Ingen får beordras att fortsätta tjänstgöringen mot sin egen vilja.

Innan en person, som tagits ur tjänst enligt dessa bestämmelser, får återgå i tjänst ska personen först genomgå en hälsoundersökning enligt GHJF 9 Hälsokrav för personal med trafiksäkerhetstjänst. Kompetensnämnden fattar sedan beslut om den inblandade personen får återgå i tjänst.

2.8 Rapportering

Alla olyckor eller tillbud i järnvägstrafiken ska rapporteras för att samla erfarenheter och förebygga att liknande händelser inträffar igen.

Inträffar en olycka ska all inblandad personal skriva rapport om det inträffade för att få en så bred syn på händelsen som möjligt – använd helst »GHJB 6 Avvikelse rapport«. Rapporten lämnas sedan i Tsa postfack i Hesselby stationshus.

2.9 Bansyn efter olyckshändelse

Efter olyckshändelse som berör spårområdet ska banan synas innan rörelse med resande i tillåts att trafikera banan. Se GHJF 14 p. 5

3. Rövning och bärning

3.1 Allmänt

GHJ personal ska efter räddningsinsatserna medverka till att bevaka olycksplats och där vidta åtgärder så att spår eller fynd från olyckan inte försvinner eller förstörs. Det innebär att inget i järnvägsinfrastrukturen får ändras och att fordon bara får flyttas enligt bestämmelserna i avsnittet 2.5 Flytta fordon.

3.2 Rövning

Innan händelseplatsen får röjas, ska GHJ:s representant begära rövningssmedgivande från de instanser som får lämna det enligt i avsnittet 2.5 Flytta fordon. GHJs representant på olycksplatsen får fatta beslut om rövning efter olycka först sedan alla inblandade parterna enligt ovan lämnat sitt rövningssmedgivande till det.

3.3 Bärning

Om bärning av fordon behövs ska maskinchefen utse bärningsansvarig som sedan ansvarar för det praktiska genomförandet.

4. Utredning av olyckor och tillbud

4.1 Allmänt

Alla olyckor eller tillbud i järnvägstrafiken ska utredas för att samla erfarenheter och förebygga att liknande händelser inträffar igen.

4.2 Utredningsrapport

Snarast möjligt efter inträffad olycka ska GHJ trafiksäkerhetsansvarig, eller den denne utser, presentera en utredningsrapport för styrelsen.

Inget hindrar att utredningen görs av en erfaren utomstående utredare.

I normalfallet ska en slutrapport vara klar senast tre månader efter inträffad händelse men vid större olyckor kan längre tid krävas.

Utredningsrapporten ska arkiveras i minst 10 år. Rapporten ska minst innehålla följande rubriker. Det som inte är aktuellt i utredningen ska tas med, men kommenteras bara som inte tillämpligt.

4.2.1 Fakta

Yttre förhållanden: plats för händelsen samt väder- och siktförhållanden.

Händelsen: händelsebeskrivning, olycksplatsen och räddningsarbetet samt utredningens genomförande.

Händelsemiljö: berörd personal, inblandade fordon, bana, vittnen, pågående arbeten i eller i närheten av spåret, kommunikationsmedel, egen larm- och räddningsorganisation samt insatser från samhällets räddningstjänst.

Skador: resande och tredje man, personal, last, gods, resgods, annan egendom, fordon, spåranslagning samt omgivning och miljö.

4.2.2 Undersökningar

Vittnen: personal och utomstående vittnen.

System för styrning av verksamheten: arbetsorganisation och ordervägar, kompetenskrav på personal, rutiner för intern kontroll och uppföljning samt rutiner för styrning av entreprenörer.

Regler och föreskrifter: lagar, förordningar, myndighetsföreskrifter och egna säkerhetsdokument.

Tillstånd och funktion hos tekniska system: signaltekniska och spårtekniska anläggningar, kommunikationsutrustning samt fordon.

Dokumentation av det operativa systemet: trafikledningsåtgärder, personalens anteckningar, säkerhetssamtal samt meddelade order.

Samspel människa-teknik-organisation: arbetstider i anslutning till händelsen, medicinska och personliga förhållanden, gränssnitt människa-maskin samt fysisk och eller psykisk påverkan. Tidigare händelser av liknande art.

Olycksplatsen: fotografier, översiktsskisser samt andra iakttagelser.

4.2.3 Kostnader

Kostnader för skador på resande och tredje man, skador på personal, skador på last, gods, resgods och annan egendom, skador på fordon, skador på spår-anläggningen, skador på omgivning/miljö, stillestånds- och omledningskostnader samt sammanlagda kostnader.

4.2.4 Analys och slutsatser

Kartläggning av händelseförloppet, analys och diskussion, slutsatser, direkta orsaker, bakomliggande faktorer, brister i styrningen och övriga iakttagelser.

4.2.5 Utförda åtgärder

Genomförda åtgärder samt beslutade eller planerade åtgärder som ännu inte har utförts.

4.2.6 Förslag till åtgärder

Förslag till ytterligare åtgärder.

4.3 *Särskild begäran från Transportstyrelsen*

Om Transportstyrelsen särskilt begär det, ska GHJ trafiksäkerhetsansvarig lämna in en säkerhetsrapport enligt TSFS 2024:2.

4.4 *Register över olyckor och tillbud*

GHJ Trafiksäkerhetsansvarig ansvarar för att föra ett register över inrapporterade olyckor och tillbud.

5. Sjukdomsfall

Inträffar akuta sjukdomsfall ombord på tåg eller inom områden som tillhör järnvägen ska den som uppmärksammat det inträffade omedelbart larma samhällets räddningstjänst på telefon 112. Sedan ska denne även försöka ordna kontakt med tågledare, arbetsansvarig eller dressinansvarig för att de nödvändiga hjälpinsatserna ska kunna samordnas med eventuell annan pågående aktivitet.

Vid mindre akuta sjukdomsfall ska den som uppmärksammat detta konsultera eventuell sjukvårdskunnig personal på området eller söka kontakt med Sjukvårdsrådgivningen på telefon 1177 eller sjukvården på Gotlands växel 0498-26 90 00.

6. Telefonnummer

Vid arbetsdagar och dressindagar nås arbetsansvarig respektive dressinansvarig på numret för Tågledare Hesselby.

SOS Alarm	112
Polisens regionledningscentral, Sthlm	112
Sjukvårdsrådgivningen	1177
Sjukvården Gotland	0498-26 90 00
Tågledare Hesselby	0498-380 43
Transportstyrelsens larmtelefon	0771-510 920
	0746-46 31 85
Transportstyrelsen	0771-503 503

Telefonnummer till Föreningen Gotlandstågets och GHJ:s funktionärer finns i ett särskilt internt meddelande som ska finnas uppsatt på ordertavlan i Hesselby stationshus.

7. Minneslista

Händelse	Ansvarig
Olycka eller tillbud inträffar	
Rädda liv, förhindra skador	All järnvägspersonal
<input type="checkbox"/> Larma 112 om nödvändigt	Förare/växlingsledare/arbetsledare
<input type="checkbox"/> Larma tågledare/arbetsansvarig/trafikchef	Förare/växlingsledare/arbetsledare
<input type="checkbox"/> Stoppa rörelser – spärra av spår	Tågledare/arbetsansvarig/GHJ trafikchef
<input type="checkbox"/> Utse representant på olycksplatsen	Tågledare arbetsansvarig/GHJ trafikchef
<input type="checkbox"/> Larma GHJ trafiksäkerhetsansvarig	Tågledare/arbetsansvarig/GHJ trafikchef
<input type="checkbox"/> Larma Transportstyrelsen om nödvändigt	Tågledare /arbetsansvarig/GHJ trafikchef
<input type="checkbox"/> Utse olycksutredare	GHJ trafiksäkerhetsansvarig
<input type="checkbox"/> Dokumentation olycksplats	GHJ trafiksäkerhetsansvarig
<input type="checkbox"/> Information allmänheten	GHJ representant
<input type="checkbox"/> Ta hand om personal	Tågledare/arbetsansvarig/GHJ trafikchef
<input type="checkbox"/> Ta personal ur tjänst	Tågledare/arbetsansvarig/ kompetensnämnd
<input type="checkbox"/> Eventuellt röjningsmedgivande	Se avsnitt 3.2 Röjning
<input type="checkbox"/> Röjning	GHJ representant
<input type="checkbox"/> Eventuell bärgning	GHJ maskinchef
<input type="checkbox"/> Rapportering	All järnvägspersonal
<input type="checkbox"/> Utredning och utredningsrapport	GHJ trafiksäkerhetsansvarig

Underskrift av tågledare:

Namnförtydligande: